STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 37845
3 november 2015

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 26 oktober 2015, nr. IENM/BSK-2015/206436, houdende wijziging van de Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer taxi en de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi in verband met afschaffing meldplicht en vereenvoudiging procedure typegoedkeuring

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 79, zevende lid, van het Besluit personenvervoer 2000 en artikel 22, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer taxi wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5 komt te luiden:

> **Artikel 5**
>
> De Dienst Wegverkeer kent aan de erkenninghouder toegangscodes toe voor datacommunicatie met deze dienst.

B

In het opschrift van Hoofdstuk 3, § 3, vervalt ‘melden,’.

C

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid vervalt.

2. Het tweede en derde lid worden vernummerd tot eerste en tweede lid.

3. In het eerste lid (nieuw) vervalt ‘direct na de in het eerste lid bedoelde melding’.

4. In het tweede lid (nieuw) vervalt ‘en tweede’.

D

In artikel 19, tweede lid, wordt ‘tweede lid’ vervangen door: eerste lid.

E

Artikel 20 komt te luiden:

> **Artikel 20**
>
> De Dienst Wegverkeer houdt toezicht op de naleving van hoofdstuk 3.

F

Artikel 21 vervalt.

G

Artikel 24 komt te luiden:

Artikel 24

Indien een reeds erkend bedrijf wordt voortgezet door een andere natuurlijke persoon of rechtspersoon, worden sancties, opgelegd ingevolge artikel 22, beschouwd als te zijn opgelegd aan deze natuurlijke persoon of rechtspersoon.

ARTIKEL II

Artikel 33, eerste lid, onderdeel b, van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi wordt vervangen door:

b. een evaluatierapport waaruit blijkt dat het voldoen aan de eisen uit bijlage 1 bij deze regeling is getoetst door een laboratorium dat door een bij het Common Criteria Recognition Agreement aangesloten accreditatie-instelling is geaccrediteerd voor het uitvoeren van Common Criteria evaluaties.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2016.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Deze regeling strekt tot vereenvoudiging van de Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer taxi. Tot op heden was het verplicht voor erkende werkplaatsen om werkzaamheden aan de boordcomputer taxi (hierna: bct) te melden aan de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW). Aan de hand van deze melding voerde de RDW steekproefsgewijze controles uit. De verplichting tot het doen van deze melding, die in de praktijk 'afmelding' wordt genoemd, vervalt.
Voorts strekt deze regeling tot vereenvoudiging van de procedure ter verkrijging van een typegoedkeuring.

De redenen waarom melding van werkzaamheden in een werkplaats kan vervallen, zijn tweeërlei. Ten eerste is de noodzaak niet langer aanwezig. Vanaf het moment dat er bct's beschikbaar kwamen, bestonden de werkzaamheden hoofdzakelijk uit activering daarvan. Vóór 1 juli 2014 moesten alle straattaxi's zijn voorzien van een geactiveerde bct. Voor contractvervoer gold de datum van 1 februari 2015. Om tegemoet te komen aan de aanschafkosten van de bct bestond een subsidieregeling, die activering voor genoemde data als voorwaarde stelde om voor subsidie in aanmerking te komen. De melding diende ter controle op de tijdige activering en op het voldoen aan de voorwaarde van de subsidieregeling. De data zijn inmiddels verstreken en de subsidieregeling is geëxpireerd.

De tweede reden waarom melding van werkzaamheden met betrekking tot bct's kan vervallen, is dat het aantal activeringen drastisch is verminderd nu in principe alle taxi's zijn voorzien van een geactiveerde bct. De thans in werkplaatsen verrichte werkzaamheden bestaan nu voornamelijk uit installatie van software-updates. Sinds 1 april 2015 gelden er nieuwe eisen aan de software, waarmee het uiterlijk met ingang van 1 juli 2016 mogelijk moet worden om deze in de meeste gevallen op afstand te kunnen downloaden, waardoor dit niet meer in een werkplaats hoeft te gebeuren. Naar verwachting zal dan jaarlijks slechts van circa 10% van het totale aantal taxi's, zijnde circa 3.000 voertuigen, een bct in een werkplaats ge(her)activeerd moeten worden. Hierbij valt dan vooral te denken aan reparatie, installatie van een nieuwe bct, overzetting van een bct naar een ander voertuig en software-updates waarvoor kalibratie nodig is. Vanwege het relatief incidentele karakter van deze handelingen vindt een vermindering van het aantal werkplaatsen plaats. Bovengenoemde ontwikkelingen leiden ertoe dat de RDW uiteindelijk voor een kleine doelgroep een kosteninefficiënt datacommunicatie-, informatie- en toezichtsysteem zou moeten onderhouden en beheren.

Op de vereenvoudiging van de procedure ter verkrijging van een typegoedkeuring wordt in de artikelsgewijze toelichting ingegaan.

Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Afschaffing van de meldplicht betekent voor de taxiondernemers een verlichting van de (administratieve) lasten. Tot nu toe zijn ondernemers verplicht de installatie, reparatie, (her)activering van de BCT en installatie van alle software-updates in door de RDW erkende werkplaatsen uit te (laten) voeren. Voor zover de ondernemers niet zelf over werkplaatsen beschikken, worden de meldingskosten, € 5,50 per handeling, aan hen doorberekend. Het afschaffen van de meldingsplicht levert een incidentele en structurele besparing van kosten op voor taxiondernemers.

Nadat alle bct's uiterlijk 1 juli 2016 voorzien zijn van software die voldoet aan de aangepaste regeling specificaties, hoeven alleen updates die van invloed zijn op de kalibratie van de bct uitgevoerd te worden in de werkplaats. Naar verwachting zullen alle taxi's gemiddeld jaarlijks nog eenmaal naar de werkplaats moeten voor installatie, reparatie, (her)activering van de bct of installatie van software. De *structurele* kosten die hierdoor jaarlijks worden bespaard door het afschaffen van de meldingsplicht bedragen € 330.000,–.

Consultatie

De lastenvermindering die het gevolg is van deze regeling, is door betrokken brancheorganisaties positief ontvangen. De consultatie van deze organisaties heeft verder niet tot wijzigingen geleid.

Handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid

De regeling is door de ILT en de RDW getoetst op handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid, en door beide

instanties handhaafbaar en uitvoerbaar bevonden. De toets door de RDW heeft geleid tot enkele tekstverbeteringen.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdelen A tot en met D (artikel 5, opschrift Hoofdstuk 3, paragraaf 3, en artikelen 17 en 19)

In artikel 17 is de meldplicht geschrapt en dientengevolge ook de verplichting om de daarmee gepaard gaande instructies van de RDW op te volgen. Dientengevolge hoeft de in artikel 5 genoemde toegangscode niet langer betrekking te hebben op melding en hoeft melding ook niet meer in het opschrift van de paragraaf voor te komen.
Wel dienen andere instructies nog te worden opgevolgd inzake melding aan de RDW van gegevens die nodig zijn voor het toezicht op de naleving van de erkenningsvoorschriften.
Vanwege de vernummering van de leden van artikel 17 is de verwijzing in artikel 19, tweede lid, aangepast.

Onderdelen E tot en met G (artikelen 20, 21 en 24)

Zoals hierboven reeds is opgemerkt, vervalt met het vervallen van de meldingsplicht ook het systeem van steekproefsgewijze controles. Wel zal de RDW toezicht blijven houden op de naleving van de erkenningsvoorschriften door de werkplaatsen, maar kan dit verder naar eigen inzicht inrichten. Dit is verder uitgewerkt in de Toezichtbeleidsbrief RDW die aan de erkenninghouder wordt verstrekt.
Met het vervallen van de steekproefsgewijze controles vervalt ook het systeem van straf- en bonuspunten, het zogenoemde cusum-systeem. Wel blijft de RDW de mogelijkheid houden om erkenningen te schorsen of in te trekken. Ook dit is in genoemde beleidsbrief verder uitgewerkt.

Artikel II

De Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi eist typegoedkeuring van de bct door RDW, voordat de fabrikant de bct op de markt mag brengen.

Om de typegoedkeuring te kunnen aanvragen dient de fabrikant te beschikken over een certificaat dat is afgegeven door TÜV Rheinland, dat daartoe de bevoegdheid uitoefent namens de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst. Voordat een aanvraag van een certificaat in behandeling kan worden genomen, dient een testrapport beschikbaar te zijn van een instelling die is geaccrediteerd voor het uitvoeren van Common Criteria evaluaties. In feite is daarmee sprake van een dubbele controle.

Bij een evaluatie door een bij het Common Criteria Recognition Agreement aangesloten laboratorium kan worden vastgesteld of er bezwaar is om een Common Criteria-certificaat te verlenen. Evaluatierapporten waaruit blijkt dat er opmerkingen zijn ten aanzien van het product waarvoor het certificaat wordt aangevraagd, worden door RDW niet in behandeling genomen.

Daar TÜV Rheinland in het kader van zijn bevoegdheden reeds toezicht houdt op het functioneren van geaccrediteerde laboratoria, wordt controle op de veiligheid van de bct reeds voldoende gegarandeerd. De controle door TÜV Rheinland per aanvraag, die daardoor slechts een formele handeling is en die in de praktijk kostbaar en tijdsintensief is gebleken, kan daarom vervallen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld